DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 14, pokój 101, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 44). Prenumerata wynosi kwartalnie **10 zł**, a dla Dyrekcyj Kolei Państwowych i Zarządów Kolei Prywatnych — **8 zł** i wpłacana być może na rachunek bieżący Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 w Centralnej Kasie Państwowej bezpośrednio, bądź za pośrednictwem P. K. O. Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału. Cena pojedyńczego numeru zwykłego **1 zł** *). Ogłoszenia przyjmuje Redakcja Dz. T. i Z. K. (adres jak wyżej, pokój 260). Cena ogłoszeń: za stronę — **200 zł**, 1/2 strony — **100 zł**, 1/4 strony — **50 zł**, 1/8 strony — **25 zł**, 1/16 strony — **15 zł**, 1/32 strony — **10 zł**. Ogłoszenia drobne po **25 groszy** za wyraz.

Rok I. Warszawa, dnia 22 grudnia 1928 r. Nr. 20.

TREŚĆ:

Dział urzędowy.

A. ROZPORZĄDZENIA MINISTRA KOMUNIKACJI.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 19 grudnia 1928 r.

w sprawach taryfowych.

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustawy o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się co następuje:

Poz. 146. Komunikacja towarowa pomiędzy Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria a stacjami polskich kolei państwowych.

Do międzynarodowej taryfy związkowej na przewóz towarów pomiędzy Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria a stacjami polskich kolei państwowych, obowiązującej od dnia 15 czerwca 1928 r. (Monitor Polski z dnia 4 czerwca 1928 r. Nr. 137) wprowadza się z dniem ogłoszenia uzupełnienia następujące:

1. Do następujących taryf wyjątkowych włącza się w porządku alfabetycznym podane niżej stacje wraz z odnośnemi opłatami przewozowemi:

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika.

Str. 60. Taryfa wyjątkowa Nr. 5.

	10 t.	15 t.
Denysów Kupczyńce	3110	2895
Hrubieszów	3025	2815
Izbica	2955	2755
Jarosław	2620	2480
Jędrzejów	2355	2270
Kocmyrzów	2300	2245
Kraśnik	2735	2575
Lublin	2820	2650
Maksymówka	3110	2895
Ostrowiec n. Kamienną	2660	2515
Podhajce	3220	3005
Rawa Ruska	2785	2620
Sokal	2890	2705
Szastarka	2715	2560
Uhnów	2820	2650
Werbkowice	3010	2805
Wilkołaz	2755	2590
Zamość	2955	2755
Zawada	2940	2745
Złoczów	2985	2785

Str. 72 i 73. Taryfa wyjątkowa Nr. 15.

	1			2						3,6		
				a			b					
	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.
Bytom Nowy	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4345 3990x	1870 1870x	1830 1830x	4195 3840x	1935 1935x	1905 1905x
Niekłań	4880 4525x	2080 2080x	2020 2020x	4880 4525x	2080 2080x	2020 2020x	5205 4850x	2080 2080x	2020 2020x	4590 4235x	2270 2270x	2190 2190x
Świętochłowice	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4345 3990x	1870 1870x	1830 1830x	4195 3840x	1935 1935x	1905 1905x
Wierzbnik	4855 4500x	2080 2080x	2020 2020x	4855 4500x	2080 2080x	2020 2020x	5175 4820x	2080 2080x	2020 2020x	4575 4220x	2255 2255x	2175 2175x

	4			5			7,8			9			10	
	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	15 t.
Bytom Nowy	4345 3990x	1935 1935x	1905 1905x	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4070 3795x	2795 2715x	2765 2685x	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4070 3795x	2765 2685x
Niekłań	5205 4850x	2140 2140x	2140 2140x	4880 4525x	2080 2080x	2020 2020x	4465 4190x	3130 3050x	3050 2970x	4590 4235x	2080 2080x	2020 2020x	4465 4190x	3050 2970x
Świętochłowice	4345 3990x	1935 1935x	1905 1905x	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4070 3795x	2795 2715x	2765 2685x	4195 3840x	1870 1870x	1830 1830x	4070 3795x	2765 2685x
Wierzbnik	5175 4820x	2140 2140x	2140 2140x	4855 4500x	2080 2080x	2020 2020x	4450 4175x	3115 3035x	3035 2955x	4575 4220x	2080 2080x	2020 2020x	4450 4175x	3035 2955x

Str. 75. Taryfa wyjątkowa Nr. 16.

	10 t.	15 t.
Bytom Nowy	2160 2030x	2135 2005x
Niekłań	2345 2215x	2290 2160x
Świętochłowice	2160 2030x	2135 2005x
Wierzbnik	2335 2285x	2205 2155x

Str. 98. Taryfa wyjątkowa Nr. 101 B.

	5 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	6325	5570	5445

Str. 104. Taryfa wyjątkowa Nr. 105.

	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	5740	5605

Str. 107. Taryfa wyjątkowa Nr. 107.

	A		B			
			1		2	
	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	4570	4430	5030	4890	4970	4830

Str. 109. Taryfa wyjątkowa Nr. 109.

	A		B	
	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	4185	4050	—	—

Str. 111. Taryfa wyjątkowa Nr. 110.

	A				B		C		D				E	
	1		2						1		2			
	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	5410	5170	5060	4820	5230	4990	5010	4770	5740	5605	5360	5120	5410	5170

Str. 112. Taryfa wyjątkowa Nr. 111.

	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska ...	4415	4175

Str. 115. Taryfa wyjątkowa Nr. 112.

	A			B		
	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska ..	5600	5090	4955	4465	3920	3755

Str. 115. Taryfa wyjątkowa Nr. 114.

	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	4090	3900

Str. 116. Taryfa wyjątkowa Nr. 115.

	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	4470	4230

Str. 117. Taryfa wyjątkowa Nr. 116.

	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	4155	3915

Str. 118. Taryfa wyjątkowa Nr. 117.

	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	4155	3915

Str. 119. Taryfa wyjątkowa Nr. 118.

	A			B		
	5 t.	10 t.	15 t.	5 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska ..	4890	4165	4080	5815	4980	4790

Str. 120. Taryfa wyjątkowa Nr. 119.

	5 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	5830	4875	4635

Str. 121. Taryfa wyjątkowa Nr. 120.

	5 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	6250	5365	5120

Str. 123. Taryfa wyjątkowa Nr. 122.

	5 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	6300	5410	5170

Str. 124. Taryfa wyjątkowa Nr. 123.

	db(Coll) St.	5 t.	10 t.	15 t.
Warszawa Gdańska	9540	6275	5390	5150

Str. 125. Taryfa wyjątkowa Nr. 124.

	Trieste			Fiume		
	a	b-1	b-2	a	b-1	b-2
Warszawa Gdańska ..	27946	30429	32912	27946	30189	32432

2. **Na str. 60** w Taryfie wyjątkowej Nr. 5 w ustępie B. po słowie: „soczewica" dodaje się słowo „bobik", zaś na str. 42 pod literą B. wpisuje się w porządku alfabetycznym: „bobik.............. | 5 |".

3. **Na str. 130—133** Wykaz odległości uzupełnia się niżej podanemi stacjami, które należy włączyć w porządku alfabetycznym:

S	Denysów Kupczyńce	1475	1414	5	9
R	Hrubieszów	1506	1497	1	1
R	Izbica	1458	1449	1	1
R	Jędrzejów	1151	1142	1	1
K	Kocmyrzów	1085	1076	1	1
R	Kraśnik	1330	1321	1	1
L	Maksymówka	1477	1416	5	9
R	Niekłań	1264	1255	1	1
L	Podhajce	1458	1397	5	9
L	Rawa Ruska	1356	1347	1	1
Kt	Świętochłowice	1031	1022	1	1
R	Szastarka	1319	1310	1	1
L	Uhnów	1375	1366	1	1
R	Werbkowice	1498	1489	1	1
R	Wierzbnik	1258	1249	1	1
R	Wilkołaz	1338	1329	1	1
R	Zawada	1448	1439	1	1
L	Złoczów	1382	1321	5	9

Nr. III/A. 14218/28.

Poz. 147. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 2, obowiązująca od dnia 1 września 1927 r.

Z dniem ogłoszenia aż do odwołania albo włączenia do dodatku wprowadza się do wymienionej taryfy zmiany następujące:

Strony 38 — 63 (str. 9 — 37 dodatku I), strony 127 — 132 (str. 106 — 112 dodatku I), strony 137 — 150 (str. 61 — 79 dodatku II i str. 37 — 41 dodatku III), strony 170 — 175 (str. 99 — 111 dodatku II), strony 98, 107 — 112, 116 — 118, 123, 129, 130 i 134 dodatku III.

W tablicach A taryf Nr. 4a, 5, 6, 7, 13, 15, 16, 17, 18 i 19 stawki do punktów stycznych 19 — 26 obniża się o 2% (dwa od sta).

Nr. III/C. 15313/28.

Poz. 148. Taryfa towarowa dla komunikacji pomiędzy stacjami kolei polskich, włączając położone na obszarze Wolnego Miasta Gdańska z jednej strony, a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad z drugiej strony, obowiązująca od dnia 15 marca 1928 r.

Z dniem 1 stycznia 1929 r. w Taryfie towarowej dla komunikacji pomiędzy Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad (Monitor Polski Nr. 48 z dnia 28.II.1928 r.) wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

A. W rozdziale: **„Osobne postanowienia, wprowadzające zmiany lub uzupełnienia do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi."**

W § 6-ym „do art. 6 K. M." punkt c), wskazujący stacje kolei Jekateryneńskiej, z których dozwala się wysyłać rudę w ilości po 1000 tonn za jednym listem przewozowym, uzupełnia się w porządku alfabetycznym (w wierszu trzecim i czwartym) nazwami stacyj: „Czertomłyk" i „Marganiec".

B. W **„Postanowieniach specjalnych".**

W § 20 dwa pierwsze ustępy zastępuje się brzmieniem następującem:

„Waga przesyłek wagonowych, które mają być przewiezione w kierunku do Z. S. R. R. w normalnych wagonach nie może przewyższać 17 tonn.

Za normalne uważa się:

a) na kolejach Z. S. R. R. — wagony o nośności 16,5 tonn, których ładunek nie może przekraczać 17 tonn,

b) na kolejach polskich — wagony o ładowności 15 tonn i nośności 17,5 tonn, oraz wagony o ładowności 15 tonn i nośności 15,75 tonn.

Przesyłki wagonowe ze stacyj Z. S. R. R. o wadze 16,5 do 17 tonn, przyjmuje się na granicy polsko-sowieckiej do dalszego przewozu w miarę możności w jednym wagonie."

W § 21 w ustępie pierwszym skreśla się w wierszu drugim i trzecim wyrazy: „oraz ważące w jednej sztuce powyżej 3.000 kg", ponadto po ustępie drugim tegoż § 21 dodaje się tekst następujący:

„Przedmioty, ważące w jednej sztuce powyżej 3 tonn, które mają być przewiezione przez przejście graniczne Olechnowicze—Radoszkowiczy lub Mikaszewicze—Żytkowiczy, lub też przedmioty, ważące w jednej sztuce powyżej 7.500 kg, w razie przewozu przez inne przejście graniczne, mogą być również przyjmowane do przewozu tylko za uprzedniem porozumieniem się w każdym poszczególnym wypadku pomiędzy koleją nadawczą i koleją, mającą dokonać przeładunku.

Przyjęcie do przewozu przez przejścia graniczne Zahacie — Farynowo, Stołpce — Niegorełoje, Zdołbunów — Szepietowka i Podowołoczyska — Wołoczysk przedmiotów ważących w jednej sztuce do 7,5 tonn, nie wymaga uprzedniego porozumienia się z koleją, mającą dokonać przeładunku.

O ileby jednak przeładowanie takich ciężkich przedmiotów wymagało specjalnych urządzeń, stacja nadawcza ma obowiązek natychmiastowego odpowiedniego uprzedzenia o tem stacji, która ma dokonać przeładunku, w myśl ustępu pierwszego."

W rozdziale: **„Przewóz towarów w wagonach odkrytych pod oponami lub bez opon".**

§ 28 uzupełnia się słowami:

„o ile żądanie to nie pozostaje w sprzeczności z przepisami, podanemi w załączniku 1 do Konwencji Międzynarodowej".

C. **Taryfę uzupełnia się po § 32-im nowemi rozdziałami treści następującej:**

„Przewóz łatwo psujących się towarów w wagonach izotermicznych".

§ 33.

„Do przewozu w izotermicznych wagonach dopuszcza się następujące towary, łatwo ulegające zepsuciu, pod warunkiem nadania w ładunku wagonowym za jednym listem przewozowym, lub też za kilkoma lista-

mi przewozowemi, jako przesyłki drobne, lecz przez jednego nadawcę do jednej i tej samej stacji przeznaczenia, w ilości wyzyskującej ładowność wagonu:

1. mleko i wyroby z mleka,
2. mięso, słonina, wyroby z mięsa, drób bity i zwierzyna, świeże, solone, wędzone lub w konserwach,
3. tłuszcze topione wszelkie,
4. ryby świeże, solone, suszone, wędzone, także w lodzie, kawior, raki żywe, ostrygi i pijawki,
5. jarzyny świeże, suszone, solone lub w konserwach,
6. grzyby świeże lub suszone,
7. owoce i jagody świeże, suszone lub w konserwach,
8. kwiaty świeże i cebulki kwiatowe,
9. rośliny żyjące i sadzonki,
10. drożdże wszelkie,
11. chleb,
12. jaja i żółtka, także sproszkowane,
13. wody mineralne,
14. kiszki suszone i mokre solone,
15. miód,
16. wino.

Przewóz może się odbywać:

a) bez przeładunku w wagonach izotermicznych, należących do kolei Z. S. R. R.

b) z przeładunkiem, do lub od granicy polsko-sowieckiej w wagonach izotermicznych, należących do kolei Z. S. R. R.—a od lub do granicy polsko-sowieckiej w wagonach izotermicznych, zależących bądź do kolei polskich, bądź do prywatnych właścicieli.

§ 34.

1. Wagony izotermiczne, przystosowane do przewozu bez przeładunku, dostarcza kolej dla przesyłek z Z. S. R. R. do Polski w miarę możności, na specjalne żądanie nadawcy, zgłoszone w liście przewozowym.

2. Za przewóz towarów, wymienionych w § 33, w wagonach izotermicznych, należących do kolei Z. S. R. R., koleje polskie pobierają poza przewoźnem, przewidzianem w taryfie, opłatę dodatkową w wysokości 1,2 centów dolarowych od wagonu i kilometra. Za użycie do przewozu wagonów izotermicznych, należących do polskich kolei żelaznych pobiera się: za odległość polskich kolei dodatek do przewoźnego według taryfy w wysokości 10%.

3. O ile na stacji, gdzie zmienia się szerokość toru kolej nie przestawia wagonu, lecz musi go przeładować, przesyłki wyprawia się w dalszą drogę w kolejowych wagonach izotermicznych.

W razie życzenia, aby przewieziono je dalej w wagonach prywatnych właścicieli, sprowadzenie we właściwym czasie normalnotorowych wagonów prywatnych na stację gdzie zmienia się szerokość toru, stanowi obowiązek nadawcy.

W wypadkach sprowadzenia ich z opóźnieniem kolej nie odpowiada za spowodowane tem przekroczenie terminu dostawy. Ma ona również prawo do zwrotu kosztów, poniesionych w związku ze wstrzymaniem przewozu (np. na dostarczenie nanowo lodu i t. p.).

§ 35.

Do wagonów wentylowanych i opalanych dopuszcza się konwojentów; do opalanych mianowicie w okresie czasu od 1 października do 31 marca.

§ 36.

Zatrzymanie się konwojenta w drodze nie przerywa dalszego przewozu wagonu. W razie stwierdzenia przez stację kolejową braku konwojenta wagonu, na którym niema plomb kolejowych, sporządza się protokóły handlowe i techniczne o stanie towaru i ilości urządzeń, porównywając je z dowodami, i nakłada plomby stacyjne.

Za wynikłe z tego powodu braki, szkody i przekroczenie terminu dostawy kolej odpowiedzialności nie ponosi.

§ 37.

W razie konwojowania przez jednego konwojenta kilku wagonów, z których jeden stał się niezdolny do dalszego biegu, konwojent może bądź to zatrzymać wszystkie wagony do chwili naprawienia lub przeładowania niezdatnego wagonu, bądź to udać się w dalszą drogę z pozostałemi wagonami; wagon zatrzymany wyprawia się w dalszą drogę według przepisów kolei przewożącej; konwojent może również przekazać konwojowanie tego wagonu innej osobie. O ile konwojent żąda zatrzymania wszystkich konwojowanych wagonów aż do chwili naprawienia lub przeładowania niezdatnego do biegu wagonu, należy sporządzić o tem protokół z jego udziałem. Oryginał protokółu pozostaje na stacji, która go sporządziła, odpis może być doręczony na żądanie konwojentowi, lub też osobie, uprawnionej do rozporządzania ładunkiem. Kolej nie odpowiada za przekorczenia terminu dostawy, spowodowane zatrzymaniem wagonów na żądanie konwojenta. Ma ona również prawo do pobrania opłaty za przetrzymanie wagonów, przewidzianej w taryfach. O zatrzymaniu wagonów na żądanie konwojenta należy zrobić adnotację w liście przewozowym i w cedule przewozowej.

§ 38.

Kolej powinna na żądanie dostarczać konwojentowi za pokwitowaniem opału za gotówkę według kosztów własnych.

§ 39.

Do oświetlenia wagonu konwojent powinien mieć ze sobą latarnię ze świecą stearynową, a w wagonach z silnikami o łatwo palnym materjale pędnym i t. p. lampę bezpieczeństwa. Zabrania się oświetlenia wagonu w inny sposób.

§ 40.

Osoba, uprawniona do rozporządzania przesyłką odpowiada za uszkodzenia wagonu z winy konwojenta.

§ 41.

Koleje zaopatrują wagony-lodownie w lód i sól na stacjach kolei Z. S. R. R., oraz kolei polskich do tego przeznaczonych i podawanych do wiadomości przez wywieszenie ogłoszenia. Koleje Z. S. R. R. i polskie koleje pobierają za dostarczenie lodu i soli opłaty według swoich taryf wewnętrznych.

§ 42.

Przy oddawaniu na stacjach granicznych bez przeładunku wagonów - chłodni, należących do Z. S. R. R., w okresie czasu od 1 kwietnia do 30 września, rezerwoary lodowe powinny być napełniane do połowy, w okresie czasu od 1 października do 31 marca, do $^1/_3$ ich pojemności. O ile oprócz lodu wymaga się soli, dodawana jej ilość powinna wynosić podług wagi około 1/10, dla owoców około 1/20 ilości lodu. W razie stwierdzenia przy oddawaniu z kolei na kolej w obecności pracowników obu stacyj granicznych braku lodu w przepisanej ilości, należy o tem sporządzić protokół.

§ 43.

Znajdujące się w wagonie urządzenia powinny być spisane w osobnym wykazie, z podaniem ceny poszczególnych sztuk w dolarach; wykaz ten powinien być dołączony do listu przewozowego i, w razie przewozu z konwojentem, podpisany przez konwojenta. Wykaz towarzyszy przesyłce do stacji przeznaczenia, i służy za dowód przy przyjmowaniu urządzeń od konwojenta, o ile wagon nie przewozi się za plombami kolei. W drodze powrotnej wykaz towarzyszy również wagonowi wraz ze sporządzonemi ewentualnie protokółami technicznemi.

§ 44.

Stacja przeznaczenia, przy rozładowywaniu wagonu ma obowiązek sprawdzenia według wykazu ilości i stanu urządzeń. Za uszkodzenia i braki w urządzeniach konwojowanych wagonów ściąga się od odbiorcy odszkodowanie według cen wspomnianych w § 43."

„Wyjmowanie prób zboża".

§ 45.

„Wyjmowanie prób zboża przed wykupieniem listu przewozowego dopuszcza się na stacjach, gdzie istnieją urzędy celne, na żądanie osoby upoważnionej przez nadawcę do asystowania przy załatwianiu formalności celnych w myśl p. 4 art. 10 K. M. O wyjęciu próby winien być sporządzony protokół. Waga wyjmowanej próby zboża nie może przekraczać 5 kg z każdej przesyłki."

Nr. III/Ws. 15572/28.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Sprostowanie.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji, ogłoszonem w Nr. 17 Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 29 listopada 1928 r. pod pozycją 132, o wprowadzeniu zmian do Taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych, na str. 178, w pozycji 3), zawierającej zmiany w taryfie wyjątkowej VII na wywóz cukru, w wierszu trzecim wskazaną błędnie wskutek pomyłki drukarskiej opłatę przewozową od stacji Witaszyce „258 gr" prostuje się na „358 gr".

Nr. III/Tg. 15124/28.

B. OBWIESZCZENIA.

Polskie Koleje Państwowe.

1) W sprawie przywrócenia normalnych stawek składowego na stacji Wilno.

Wobec częściowego opróżnienia magazynu kolejowo-celnego na st. Wilno, Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie przywróciła z dniem 1 grudnia 1928 r. normalne stawki składowego za przechowanie przesyłek w wymienionym magazynie.

W zależności od tego traci moc obowiązującą zarządzenie Dyrekcji o podwyższeniu składowego, ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 13 z dnia 29 października 1928 r.

Zarządzenie to Minister Komunikacji zatwierdził w dniu 3 grudnia 1928 r.

Nr. IV/17095/13.

2) W sprawie wstrzymania naładunku świń na niektórych stacjach, położonych w obrębie Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Na żądanie Wojewody Poznańskiego Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zarządziła wstrzymanie z dniem 22 listopada 1928 r. aż do odwołania naładunek własny przesyłek świń zagranicę na stacjach, położonych w powiatach: Czarnków, Gostyń, Gniezno miasto i powiat, Leszno, Mogilno, Oborniki, Poznań miasto i powiat oraz Wyrzysk.

Zarządzenie to Minister Komunikacji w dniu 3 grudnia 1928 r. zatwierdził.

Nr. IV/16930/13.

3) W sprawie wstrzymania naładunku buraków, adresowanych do stacji Mełno.

Z powodu nagromadzenia się wagonów, naładowanych burakami na stacji Mełno, Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zarządziła wstrzymanie w czasie od dnia 26 listopada do dnia 29 listopada 1928 r. włącznie własny naładunek przesyłek buraków, adresowanych do stacji Mełno.

Zarządzenie to Minister Komunikacji w dniu 3 grudnia 1928 r. zatwierdził.

Nr. IV/16930/13.

4) W sprawie zniesienia kolejowych ładowni kopalnianych z powodu unieruchomienia odnośnych kopalń.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że z dniem 1 stycznia 1929 r. zniesione zostaną wymienione poniżej kolejowe ładownie kopalniane z powodu unieruchomienia odnośnych kopalń.

Kopalnia Hrabina Laura (Szyb Hugona),
Kopalnia Huta Laura (Szyb Knoff),
Kopalnia Fanny (Szyb Chassee),
Kopalnia Emilja i Konst. Bujaków (Brada),
Kopalnia Emilja i Konst. Bujaków (Orzesze),
Kopalnia Weteran.

W związku z powyższem wymienione ładownie kopalniane zostają skreślone z dniem 1 stycznia 1929 r. ze „Spisu stacyj, przystanków i ładowni kolejowych" i z „Wykazu odległości taryfowych".

Nr. III/Tb. 15535/28.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 44245